LE CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN
AU ♥ DE VOS VIES



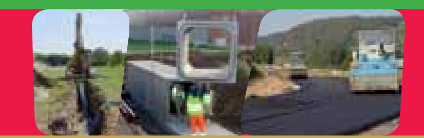
préserver **la faune et la flore**



renforcer **la concertation** avec l'ensemble des acteurs

réduire **la consommation d'espace**

expérimenter **des techniques et matériaux innovants**



repositionner la route comme un élément utile à **tous les modes de transport**



favoriser **les aspects sociaux et socio-économiques** des territoires



protéger **les ressources primaires**

veiller à l'insertion des routes dans **le paysage**



veiller à **la santé** et à **la sécurité**



GUIDE
« L'éco-route : une action départementale, pour une mobilité durable »

Approuvé en séance plénière du 25 octobre 2010





www.bas-rhin.fr

ÉDITO

Avec la mise en œuvre de l'Agenda 21 du Conseil Général depuis 2006, notre collectivité est engagée dans une démarche ambitieuse en matière de développement durable. Cette stratégie passe notamment par la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, la lutte contre le réchauffement climatique et des innovations pour un développement favorable à la compétitivité et à l'emploi.

Nos concitoyens adhèrent très largement à ces principes et sont en attente de politiques prenant en compte notre environnement et la sécurité routière. En matière de déplacements, nous leur proposons des offres de transports en commun toujours plus larges et attrayantes ainsi que des solutions intermodales, en partenariat avec les autres autorités organisatrices de transports.

Les transports en commun ne peuvent toutefois pas répondre à l'ensemble des besoins de déplacement, notamment pour le monde économique dont le développement est conditionné par une meilleure accessibilité et pour les territoires ruraux, où la route gardera une place prépondérante.

Le Département se doit donc de proposer un réseau routier départemental compatible avec notre ambition en faveur du développement durable. La démarche Eco-route qui vise à concilier : les besoins d'amélioration du réseau et les principes de développement durable, constitue un nouveau défi qu'il nous faut relever pour réduire l'impact environnemental de nos infrastructures tout en améliorant leur sécurité et en maintenant leurs capacités opérationnelles au service de la desserte des territoires.

Ce défi nécessite tout d'abord de pérenniser nos bonnes pratiques et dans un second temps, d'en développer de nouvelles.

C'est tout l'enjeu de cette démarche qui mobilise nos équipes en interne et nos partenaires extérieurs autour de projets riches de sens et préparant l'avenir.

Le Président du Conseil Général du Bas-Rhin



SOMMAIRE



Le cadre de référence du développement durable

Le contexte international

Au début des années 70, les questions fondamentales suivantes sont posées : comment concilier progrès économique et social sans mettre en péril l'équilibre naturel de la planète ? Comment répartir les richesses entre les pays du Nord et ceux du Sud ? Comment donner un minimum de richesses à des millions d'hommes, de femmes et d'enfants encore démunis à l'heure où la planète semble déjà asphyxiée par le prélèvement des ressources naturelles et par les rejets liés au mode de vie occidental ? Et surtout, comment faire en sorte de léguer une terre en bonne santé aux générations futures ?

Le concept de développement durable est né pour essayer de donner une réponse concrète à ces interrogations.

A long terme, le développement ne sera possible que s'il est économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement tolérable.
Parallèlement à ce questionnement, des conférences et sommets internationaux se succèdent. Des protocoles sont élaborés, des accords sont signés. Toutefois, leur application est lente et parfois insuffisamment précise.

Les engagements de la France

Ces dernières années, cette volonté internationale a été traduite en France par le biais de différentes démarches.

LA MISE EN PLACE DE PROJETS TERRITORIAUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer propose, depuis 2005, un cadre de référence afin de faciliter la mise en place des projets territoriaux de développement durable. Il valorise les expériences pionnières menées par les collectivités territoriales, en matière de développement durable.

CE CADRE DE RÉFÉRENCE VISE DES FINALITÉS TRANSVERSALES ET INTERDÉPENDANTES :

La lutte contre le changement climatique et la protection de l'atmosphère

CLIMAT

Pour limiter l'élévation de la température mondiale, la France a fixé comme objectif de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Maîtrise de la demande d'énergie et recours aux énergies renouvelables devront orienter les choix de développement territorial. En parallèle, prévenir les effets inévitables du réchauffement déjà à l'œuvre obligera à prendre des mesures d'adaptation dans différents domaines.

La conservation de la biodiversité, la protection des milieux et des ressources



Les biens et services apportés par la biodiversité sont innombrables et pour la plupart irremplaçables. Il est urgent, si l'on souhaite léguer aux générations futures une planète vivable, de préserver au maximum la diversité biologique, et de mettre en œuvre une gestion raisonnée des milieux et des ressources naturelles. Ceci demande des modifications de comportements, ainsi que des choix économiques et politiques forts.

La cohésion sociale et la solidarité entre territoires et entre générations



Priorité nationale sans cesse réaffirmée, la cohésion sociale suppose de recréer ou de renforcer le lien entre êtres humains, entre sociétés et entre territoires, et de s'assurer d'un juste partage des richesses.

L'épanouissement de tous les êtres humains



Permettre à tous l'épanouissement par l'accès aux biens et services essentiels, sans hypothéquer les possibilités d'épanouissement des générations futures ni de ceux et celles qui vivent ailleurs sur la planète, est le gage d'un développement harmonieux des territoires.

La dynamique de développement suivant des modes de production et de consommation responsables



Une consommation et une production plus responsables se doivent d'être à la fois moins polluantes, moins prédatrices en termes de ressources et de milieux naturels, et de limiter au maximum les risques pour l'environnement et les conditions de la vie sur terre. L'objectif du progrès social et de l'épanouissement de chacun doit orienter les choix économiques et l'innovation.

Les 5 finalités seront croisées aux enjeux identifiés par le SGPI (voir « la présentation des enjeux »).

LES ENGAGEMENTS DE LA FRANCE

LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ET SES LOIS

En 2007, le Grenelle de l'Environnement, grande consultation nationale, a été lancé auprès des collectivités territoriales, de l'Etat, des associations, des entreprises et des syndicats. Les tables rondes ont permis d'aboutir à des propositions d'actions.
La loi Grenelle 1, du 5 août 2009, regroupe un ensemble d'engagements et d'objectifs généraux à moyen et long termes dans les domaines du bâtiment, de l'énergie, des transports, de la biodiversité ou encore de la gestion des déchets, la santé et la gouvernance.
La loi Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010, est un texte d'application et de territorialisation du Grenelle Environnement et de la loi Grenelle 1. Elle décline chantier par chantier, secteur par secteur, les objectifs entérinés par le premier volet législatif du Grenelle Environnement.

LA STRATÉGIE NATIONALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une première stratégie a été élaborée pour la période 2003-2008. La seconde, pour la période 2010-2013, formalise les objectifs du Grenelle et le cadre législatif qui en découle en prenant en compte : la crise économique, la crise écologique et les changements sociaux.

Cette stratégie propose de développer une économie verte tout en poursuivant un objectif de justice et d'équité sociale. Pour cela, les 9 défis à relever sont :

- **défi n° 1 :** une consommation et une production durables
- **défi n° 2 :** la société de la connaissance
- **défi n° 3 :** la gouvernance
- **défi n° 4 :** le changement climatique et l'énergie
- **défi n° 5 :** les transports et la mobilité durables
- **défi n° 6 :** la conservation et la gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles
- **défi n° 7 :** la santé publique, la prévention et la gestion des risques
- **défi n° 8 :** la démographie, l'immigration et l'inclusion sociale
- **défi n° 9 :** les défis internationaux en matière de développement durable et de lutte contre la pauvreté dans le monde

DÉFI N° 5 : LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ DURABLES

EXEMPLES DE LEVIERS D'ACTION

- Améliorer la transparence des évaluations et des processus de décisions relatifs aux infrastructures de transport
- Renforcer l'association des parties prenantes concernées par la réalisation des infrastructures de transport aux différents niveaux territoriaux

DÉFI N° 6 : CONSERVATION ET GESTION DURABLE DE LA BIODIVERSITÉ ET DES RESSOURCES NATURELLES

EXTRAITS DU CADRE JURIDIQUE

- Stopper la perte de la biodiversité sauvage et domestique (Loi Grenelle 1 - article 23)
- D'ici 2012, assurer la protection des 500 captages les plus menacés par les pollutions diffuses, notamment les nitrates et produits phytosanitaires (Loi Grenelle 1 - article 27)
- Acquérir et préserver 20 000 ha de zones humides (Engagement 70c du Grenelle de la Mer)

CE CADRAGE NATIONAL EST PRIS EN COMPTE DANS L'ENSEMBLE DE LA DÉMARCHE DU DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN.

Source : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer.



LA POLITIQUE DU BAS-RHIN

La démarche proposée est fondamentale pour la réussite d'un projet. Les échanges et les témoignages de multiples acteurs des territoires ayant déjà entrepris des démarches similaires ont conduit le Département du Bas-Rhin à focaliser l'analyse de toutes les démarches de développement durable sur des principes et des étapes du pilotage.

Les principes à respecter

PORTER UN REGARD GLOBAL

Il s'agit de prendre en compte les différentes composantes du milieu qui vont agir et rétroagir entre elles.
Pour cela, la création de passerelles entre les agents est nécessaire, afin de mutualiser les compétences et connaissances dans un objectif commun, celui de la prise en compte globale d'un projet ou d'un dispositif.
Une transversalité est à rechercher du côté des différents services et partenaires institutionnels ou privés.

PARTICIPER ET FAIRE PARTICIPER

Il s'agit de favoriser la participation et la concertation avec toutes les parties, concernées ou potentiellement intéressées par le projet, aussi bien en interne et en externe.

Favoriser la participation permet d'être au plus près des besoins et des attentes des citoyens ; informer, être à l'écoute, recueillir des informations et des avis, lever les freins au changement, confronter les points de vue différents, faire émerger l'intelligence collective, préparer et faciliter la mise en œuvre des projets et bénéficier en aval d'un retour d'expérience indispensable à l'évaluation.

SUBSIDIARITE

Selon le principe de subsidiarité, la responsabilité d'une action publique relève de la plus petite entité capable de résoudre le problème.
Concrètement, selon ce principe, le Conseil Général n'agit que lorsque son action est plus efficace qu'une action entreprise au niveau local (communauté de communes, communes…), sauf bien sûr pour les domaines qui relèvent de sa compétence exclusive.

RESPONSABILISER

La mise en œuvre du développement durable nécessite la prise de conscience et la participation de chacun, encouragé à agir à titre individuel et collectif, tant en ce qui concerne ses pratiques professionnelles que personnelles, en réinterrogeant ses actions et les dispositifs en place selon les principes du développement durable.

Source : Agenda 21 du Département du Bas-Rhin

Les étapes du pilotage

ANTICIPER, PREVOIR ET PREVENIR

L'anticipation vise à faciliter la prise de décision sur la base de scénarios possibles et à mettre au point des stratégies afin de ne pas subir les événements probables.

La prévention consiste, quant à elle, à prendre des mesures pour éviter qu'un accident ou un dysfonctionnement ne survienne. Il s'agit à la fois de limiter le risque, de prévoir des dispositifs pour combattre le problème s'il survient, et/ou de limiter l'étendue et la gravité de ses conséquences.
Parallèlement aux actions curatives, des moyens et actions peuvent aussi être mis en œuvre en amont pour éviter ou limiter les dysfonctionnements déjà observés ou prévisibles.

En outre, dans le cadre d'une analyse en coût global, agir en amont par la prévention s'avère souvent plus économique que de mener une action curative.

EVALUER

L'évaluation des politiques est une démarche volontaire de questionnement dans le but d'infléchir, de réorienter ou de confirmer des politiques engagées.

Elle conduit à analyser le coût d'une politique ou action au regard de son efficacité et de son impact, permettant ainsi de répondre au mieux aux besoins réels des citoyens, dans un souci d'équité et de pertinence.

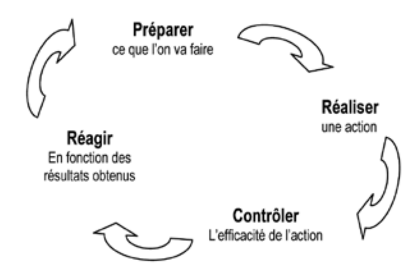
Elle constitue l'un des instruments d'aide à la décision.

En matière de développement durable, l'évaluation porte tant sur la pertinence et l'efficacité des actions menées que sur les méthodes de travail mises en œuvre et sur l'attention portée à l'évolution des besoins et attentes de la population.

AMELIORER CONTINUELLEMENT

L'objectif est d'améliorer l'efficacité et la pertinence de nos actions et de nos politiques de façon proactive, avant qu'un dysfonctionnement ou une dérive ne survienne.

La démarche d'amélioration continue a été formalisée par la Roue de Deming :



Source : Agenda 21 du Département du Bas-Rhin



La politique du Bas-Rhin

Hommes & Territoires

En 2002, le Conseil Général du Bas-Rhin s'est engagé dans la démarche dans la démarche « Hommes & Territoires » afin d'anticiper la deuxième vague de décentralisation.

Il s'agissait d'ajuster les politiques départementales aux changements à venir, en plaçant l'Homme et son territoire au cœur du débat.

La démarche s'est déroulée de la façon suivante : l'élaboration d'un diagnostic, la conduite de concertations thématiques et territoriales pour définir les principales orientations, la définition et l'adoption de programmes d'actions.

Cette démarche a permis : d'aboutir à l'Agenda 21 départemental, d'inventer de nouveaux modes de partenariat avec les territoires, pour assurer un développement équilibré et durable du Bas-Rhin et d'adapter l'organisation interne du Conseil Général en conséquence.

L'Agenda 21 départemental

Depuis 2007, **l'Agenda 21 départemental** fixe le cap sur le développement durable. Il met en perspective les engagements pris et permet d'en assurer le suivi.

Les actions visent à concilier développement local, cohésion sociale et territoriale, et protection de l'environnement et du cadre de vie.

Après 4 ans de mise en œuvre, la reconnaissance officielle du Ministère en charge du Développement Durable et la réalisation d'un bilan, il a été décidé de se doter d'un **Agenda 21 de deuxième génération.**

Les objectifs généraux sont maintenus : prendre en compte le développement durable dans l'ensemble des projets départementaux, impliquer toutes les directions et aboutir à des résultats concrets.

La démarche du service des grands projets d'infrastructures

Le rôle du service des grands projets d'infrastructures

Le développement d'une mobilité durable est l'un des huit enjeux de l'Agenda 21 actuel. Cette mobilité durable se traduit par la recherche de la meilleure complémentarité possible entre tous les modes de transport, qu'ils soient collectifs ou individuels. Celle-ci passe notamment par **l'actualisation du schéma routier départemental,** approuvé le 10 décembre 2007.

Parallèlement à la démarche « des Hommes & des Territoires » s'est construit un projet d'administration qui s'est décliné ensuite en projets de pôles, de directions et de services, auquel appartient le **projet de service du « service des grands projets d'infrastructures » (SGPI).**

Une des conclusions du projet de service est le besoin de réorganiser la gouvernance des projets. Celle-ci se concrétise par l'application du développement durable lors des différentes phases des projets routiers. Toutefois, deux phases révèlent des enjeux particuliers : d'une part le développement des études préliminaires et d'autre part la systématisation de l'évaluation et du suivi des réalisations.

Le guide de l'éco-route

Un groupe-projet a été constitué afin de prendre en compte les enjeux globaux de développement durable et de les transposer concrètement par des actions dans les opérations d'investissement routier.

Les objectifs de la démarche Eco-route sont :
- de sensibiliser les agents du service au développement durable
- afin de réaliser des routes plus respectueuses de ses principes

L'outil permettant de d'atteindre ces objectifs est le guide de l'Eco-route.

Il a été décidé de l'élaborer en deux étapes.

Une mise à jour régulière sera réalisée.

La 1re étape : « les bonnes pratiques actuelles à pérenniser »

Il s'agit, tout d'abord, de recenser **les bonnes pratiques actuelles** identifiées comme répondant aux finalités du développpement durable. Elles sont réalisées à l'occasion d'un projet routier par le bureau d'études qui a en charge le projet. L'objectif est donc de les faire connaître et les diffuser à l'ensemble du service afin de les rendre systématique sur tous les projets du service.

Le logo suivant  symbolise les « bonnes pratiques actuelles à pérenniser »

La 2e étape : « les nouvelles pratiques à développer »

Ensuite, il est proposé d'identifier de **nouvelles pratiques à développer.** Les idées germent au fil du déroulement des différentes opérations. Les objectifs sont, dans un premier temps, de les expérimenter puis, dans un second temps, d'en dresser un bilan et de procéder éventuellement à un réajustement. Lorsqu'une « nouvelle pratique » a été mise en place avec succès à plusieurs reprises, elle devient une « bonne pratique ».

Le logo suivant  symbolise les « nouvelles pratiques à développer »

Ce guide fait donc l'objet d'un enrichissement permanent grâce, notamment, à la participation active de l'ensemble des agents du service. Ce guide a vocation à avoir un usage et une diffusion internes au service. Il pourra par la suite être adapté à d'autres services routiers.

Un suivi et une évaluation sont également prévus.

Qu'est ce qu'une bonne ou nouvelle pratique ?

Il s'agit d'une :
- Action conduite pour une **OPÉRATION D'INVESTISSEMENT ROUTIER**
- Action **VOLONTAIRE** réalisée en plus du respect du cadre réglementaire obligatoire
- Action menée en faveur de l'un des **9 ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE** identifiés par le SGPI



La présentation des enjeux

Neuf enjeux ont été identifiés par le service. Ils se traduisent concrètement par **des actions** pouvant être initiées à différentes phases d'un projet routier (des études préliminaires jusqu'à l'évaluation finale) et devant se poursuivre lors des phases suivantes.
En vignette, apparaît la ou les finalités de référence figurant en page 6.

Renforcer la concertation avec l'ensemble des acteurs



Deux types de communication coexistent : une communication formalisée se tenant à des phases pré-définies d'un projet routier et une communication volontaire, engagée dès la phase amont.

Ces deux communications sont complémentaires. Elles permettent, via une analyse locale, d'enrichir et de faire évoluer les projets. De plus, elles favorisent l'acceptabilité des projets grâce à une participation des différents acteurs.

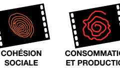
Repositionner la route comme un élément utile à tous les modes de transport





La conception et la réalisation d'une opération routière intègrent des réflexions sur l'état actuel et les projets des autres modes de déplacements et leurs projets conduits par le Département et ses partenaires.
La prise en compte des différents modes de transport doit veiller à ne pas se contenter d'une juxtaposition. Elle doit tendre, en anticipant les besoins futurs, à une réelle complémentarité et accessibilité.

Favoriser les aspects sociaux et socio-économiques des territoires





Des études permettent, dans un premier temps, d'identifier et d'estimer l'efficacité socio-économique d'un projet routier. Puis dans un second temps, suite à cette évaluation, il s'agit de limiter et/ou réduire ces effets négatifs du projet et valoriser ses effets positifs.

Préserver la faune et la flore





La nature est fragile. Il s'agit de la prendre en compte, dans sa globalité, lors des études réglementaires et lors de projets volontaires, le plus en amont possible. Le but est de préserver, autant que possible, les milieux traversés.

Veiller à l'insertion des routes dans le paysage





Les infrastructures de transport doivent s'intégrer dans le paysage et le patrimoine historique afin de pas les perturber. Une attention particulière est donc accordée à ce type d'insertion.





Veiller à la santé et à la sécurité







L'amélioration de la sécurité est souvent l'un des principaux enjeux des projets réalisés par le service. En plus de la sécurité des personnes, les risques naturels et technologiques sont identifiés et pris en compte.

De plus, des moyens sont développés pour connaître les niveaux de pollutions sonores et atmosphériques actuels et futurs. A partir de là, des solutions conduisent à supprimer les nuisances afin d'optimiser le confort de la population.

Protéger les ressources primaires



Lors des phases d'études et jusqu'à la réalisation, les techniciens cherchent à limiter les impacts sur les ressources, notamment l'eau et le sol. Différentes mesures permettent d'en assurer la protection.

Réduire la consommation d'espace





L'impact d'une infrastructure routière sur le foncier est intégré aux réflexions. L'objectif poursuivi est de réduire la consommation spatiale d'un projet d'infrastructure. Différentes possibilités apparaissent : d'une part, limiter et gérer les emprises nouvelles et d'autre part, réaménager les emprises existantes.

Expérimenter des techniques et matériaux innovants





Le service s'informe et communique sur des innovations, et parfois des expérimentations possibles afin d'optimiser les techniques actuelles.





POURQUOI ENTREPRENDRE LA DÉMARCHE DE L'ÉCO-ROUTE ?

- **AGIR POUR LES CITOYENS** en pensant aujourd'hui les éco-routes de demain
- **ETRE EXEMPLAIRE** en montrant qu'il est possible d'agir à tous les niveaux et dans tous les domaines
- **FÉDÉRER LES AGENTS** autour d'un projet commun en créant une dynamique au sein du service



Rappel : les phases, le contenu et la durée d'une opération routière

PHASE 1 : LES ETUDES PRELIMINAIRES	L'étude d'opportunité L'étude de faisabilité	Durée : 6 mois à 1 an
PHASE 2 : LES ETUDES PREALABLES A LA D.U.P.	L'avant-projet Le dossier de D.U.P.	Durée : 3 à 5 ans
PHASE 3 : LA CONCEPTION ET LA REALISATION	Le projet Les acquisitions foncières Les travaux	Durée : 3 à 4 ans
PHASE 4 : L'EVALUATION ET LE SUIVI	Le transfert au gestionnaire L'évaluation - le bilan Le suivi	Durée : 1 an Durée : tous les ans ou en fonction des critères de suivi













CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN
HÔTEL DU DÉPARTEMENT
Place du Quartier Blanc / 67964 STRASBOURG cedex 9
Tél : **03 88 76 67 67** / Fax : **03 88 76 67 97**

www.bas-rhin.fr

PÔLE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DIRECTION DES ROUTES,
DES TRANSPORTS ET DES DÉPLACEMENTS

→ **SÉVERINE ÉTLING**
Tél. : 03 88 76 65 59 / Fax : 03 88 76 67 73
severine.etling@cg67.fr

→ **ALAIN HOUSSEMENNE**
Tél. : 03 88 76 67 36 / Fax : 03 88 76 67 73
alain.houssemenne@cg67.fr

Direction de la Communication CG Bas-Rhin / Décembre 2010 / Photos : SGPI-CG Bas-Rhin



Le schéma synthétique des « bonnes pratiques » actuelles à pérenniser

LES 9 ENJEUX / LES 4 PHASES	1 Renforcer la concertation avec l'ensemble des acteurs	2 Repositionner la route comme un élément utile à tous les modes de transport	3 Favoriser les aspects sociaux et socio-économiques des territoires	4 Préserver la faune et la flore	5 Veiller à l'insertion des routes dans le paysage	6 Veiller à la santé et à la sécurité	7 Protéger les ressources primaires	8 Réduire la consommation d'espace	9 Expérimenter des techniques et matériaux innovants
1 Phase 1 : LES ETUDES PRELIMINAIRES	Mise en place et pilotage d'un groupe de suivi communal *(fiche-action n° 1.1a)*	Réalisation d'une modélisation prospective des déplacements *(fiche-action n° 1.2a)* Prise en compte du Réseau 67 et des transports scolaires *(fiche-action n° 1.2b)*	*intérêts à développer*	Réalisation d'un pré-diagnostic environnemental *(fiche-action n° 1.4a)* Elaboration du cahier des charges pour les études faune-flore *(fiche-action n° 1.4b)* Réalisation d'une campagne de recensement du Grand Hamster *(fiche-action n° 1.4c)*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer* Garantie de la sécurité des usagers *(fiche-action n° 1.6a)* Garantie de la sécurité des autres usagers *(fiche-action n° 1.6b)*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*
2 Phase 2 : LES ETUDES PREALABLES A LA D.U.P.	Conduite d'une concertation volontaire avec les partenaires-clés *(fiche-action n° 2.1a)*	Rétablissement ou création de déplacements actifs *(fiche-action n° 2.2a)*	*intérêts à développer*	Elaboration d'un projet environnemental *(fiche-action n° 2.4a)* Prise en compte de protections et de passages pour la petite faune *(fiche-action n° 2.4b)*	Prise en compte du carnet des paysages du Bas-Rhin *(fiche-action n° 2.5a)* Elaboration d'une notice paysagère *(fiche-action n° 2.5b)*	Prise en compte des opérations d'entretien et de la sécurité des agents *(fiche-action n° 2.6a)*	Gestion des eaux de plate-forme *(fiche-action n° 2.7a)* Gestion des matériaux *(fiche-action n° 2.7b)*	Valorisation des délaissés liés à un réaménagement *(fiche-action n° 2.8a)* Optimisation des emprises *(fiche-action n° 2.8b)* Optimisation des caractéristiques géométriques *(fiche-action n° 2.8c)*	*intérêts à développer*
3 Phase 3 : LA CONCEPTION ET LA REALISATION	Association des acteurs locaux aux études détaillées *(fiche-action n° 3.1a)*	*intérêts à développer*	Introduction de clauses d'insertion dans les marchés de travaux *(fiche-action n° 3.3a)*	Transfert des espèces végétales protégées *(fiche-action n° 3.4a)*	Conception des accotements et abords *(fiche-action n° 3.5a)* Réduction des pollutions dues au réaménagement paysager *(fiche-action n° 3.5b)* Réalisation de plantations d'arbres *(fiche-action n° 3.5c)*	Lutte contre le bruit du chantier *(fiche-action n° 3.6a)*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*
4 Phase 4 : L'EVALUATION ET LE SUIVI	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*	*intérêts à développer*

Indice 0 - septembre 2010 : version initiale



Les fiches-actions

Les fiches-actions : le mode d'emploi

Pourquoi des fiches-actions ?

L'objectif des fiches-actions est **d'apporter une information synthétique sur les différentes actions à pérenniser en faveur du développement durable.**

Qui les utilise ?

Les techniciens des BET et de la Cellule études générales et prospectives, avec l'aide des dessinateurs et des contrôleurs (selon les phases), sont chargés de s'interroger, pour chaque projet, sur l'opportunité et la réalisation de chaque action.

Comment l'utiliser ?

Si l'opportunité de l'action est avérée, ils pourront s'aider de la fiche-action pour la mener à bien, grâce aux rubriques « étapes », « champ d'application et points de vigilance », « temps imparti » et « coût estimé ».

Qui les met à jour ?

Le groupe-projet est chargé de mettre à jour les fiches-action et notamment la rubrique « référentiel ».

Nota bene : lors de l'alimentation des grilles-qualité, les BET peuvent être aidés par les autres BET ayant déjà réalisé ces actions ainsi que par le groupe-projet « développement durable ».



N° 1.1a

ENJEU : RENFORCER LA CONCERTATION AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS

La fiche-action « Mise en place et pilotage d'un groupe de suivi communal »



A initier lors de : **L'étude de faisabilité**

OBJECTIFS :
- Associer les partenaires (élus, associations, riverains, monde agricole, entreprises) au projet
- Désamorcer les points de divergence
- Faire naître des idées variées

ETAPES :
- Identifier, en lien avec les élus, les membres du groupe de suivi communal
- Préparer des réunions
- Tenir les réunions
- Etablir des compte-rendus des réunions
- Prendre en compte les décisions prises et choix opérés lors des réunions

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

Prendre en compte les avis des partenaires dans la mesure où ils ne vont pas à l'encontre de l'objectif du projet et de l'intérêt général

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION :

20 à 30h tous métiers confondus (ingénieur, technicien et dessinateur) pour chaque réunion

COÛT ESTIMÉ : inclus dans le budget de fonctionnement (temps imparti x nombre de techniciens)

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION
- VLIO
- Déviation de Molsheim
- RD63 - Suppression du PN6 à Reichstett

PERSONNES-RESSOURCES :
- Joël DA RUI (poste 65.20)
- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- Eric FRIEDRICH (poste 63.49)

RÉFÉRENTIEL :

Méthode et mise en œuvre appliquées pour la VLIO et la déviation de Molsheim



Notes personnelles

N° 2.1a

ENJEU : RENFORCER LA CONCERTATION AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS

LA FICHE-ACTION « CONDUITE D'UNE CONCERTATION VOLONTAIRE AVEC LES PARTENAIRES-CLÉS »



A initier lors de : **L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ**

OBJECTIF : identifier les enjeux liés à l'opération pour anticiper les procédures à réaliser ou les points de blocage à lever

ETAPES :

- Recenser, en interne, les données (servitudes, emplacements réservés, différentes contraintes, etc.) conduisant à une première identification des principaux enjeux
- Identifier le(s) partenaire(s)-clés pour chacun des enjeux
- Tenir une première réunion réunissant le Département et le partenaire-clé : présentation par le service des grands projets d'infrastructures de l'opération, identification des enjeux puis des points délicats nécessitant des procédures (ex. : Natura 2000, zones humides, etc.)
- Formaliser, si possible, le rôle de chacun au moyen d'un tableau synthétique (par exemple dans le relevé de décisions)
- Associer et informer le(s) partenaire(s) de l'évolution du projet et le(s) solliciter à nouveau, si besoin

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Si au sein d'une opération plusieurs enjeux sont identifiés, mener pour chaque enjeu une concertation individuelle avec le partenaire-clé si besoin
- Associer, au besoin, des services du Département comme par exemple le service des opérations foncières, le service environnement

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans le projet (quelques réunions d'environ 2h00)

COÛT ESTIMÉ : inclus dans le budget de fonctionnement (2-3 personnes du service x nombre d'heures) pour la préparation, le déroulement et le compte-rendu des réunions)

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- RD 263 - RD 72 - Giratoire vers Walbourg

PERSONNES-RESSOURCES :

- Vincent HERY (poste 74.96)
- Marc DURR (poste 74.40)

REFÉRENTIEL :

Relevés de décisions des réunions entre le Département et le(s) partenaire(s)



NOTES PERSONNELLES

N° 3.1a

ENJEU : RENFORCER LA CONCERTATION AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS

La fiche-action « Association des acteurs locaux aux études détaillées »

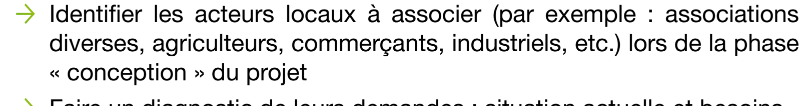


A initier lors du : **PROJET**



OBJECTIF : prendre en compte les demandes locales lors de la conception du projet tant qu'elles ne vont pas à l'encontre des objectifs du Département

ETAPES :



- Identifier les acteurs locaux à associer (par exemple : associations diverses, agriculteurs, commerçants, industriels, etc.) lors de la phase « conception » du projet
- Faire un diagnostic de leurs demandes : situation actuelle et besoins
- Faire une première ébauche des différentes solutions permettant de répondre à leurs demandes
- Tenir une réunion avec les acteurs locaux : présentation par le SGPI de l'opération, du diagnostic et des différentes solutions
- Organiser une ou des visite(s) de terrain, si besoin
- Trouver le meilleur compromis, sans remettre en cause les objectifs de l'opération ou les politiques du Conseil Général
- Informer les acteurs locaux de l'évolution du projet et les solliciter à nouveau si besoin

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Si au sein d'une opération plusieurs acteurs locaux sont identifiés, mener pour chacun une concertation individuelle si besoin

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans le projet (quelques réunions d'environ 2h00 ainsi que la prise en compte dans le projet des demandes locales)

COÛT ESTIMÉ : inclus dans le budget de fonctionnement (temps imparti x nombre de techniciens)

INFORMATIONS PRATIQUES

RD 421 Liaison Saverne-Hochfelden :

Association des agriculteurs pour les choix relatifs aux intersections entre les chemins agricoles et la RD 421

PERSONNE-RESSOURCE :

- Marc DURR (poste 74.40)

RÉFÉRENTIELS :

- *RD422 Molsheim-Marlenheim*
- *RD 421 Liaison Saverne-Hochfelden*



Notes personnelles

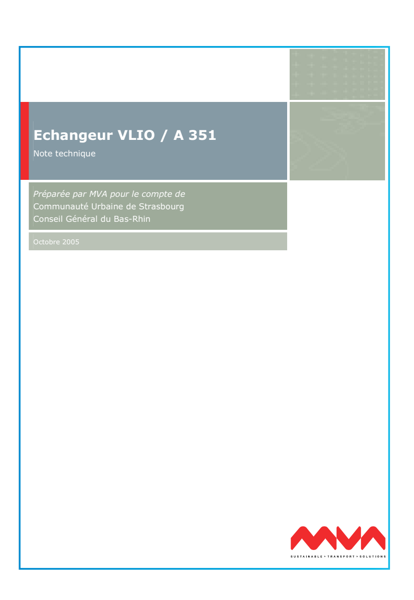
N° 1.2a

ENJEU : REPOSITIONNER LA ROUTE COMME UN ÉLÉMENT UTILE À TOUS LES MODES DE TRANSPORT



La fiche-action « Réalisation d'une modélisation prospective des déplacements »

A initier lors des : **ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**



OBJECTIF : améliorer la connaissance des impacts des projets, dans une logique plurimodale

ETAPES :

- Définir le périmètre de l'étude
- Faire le point avec les acteurs du territoire sur les perspectives en termes d'habitat, d'emplois, de commerces et des autres projets de transport
- Identifier les variantes à modéliser
- Procéder à la modélisation

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Bien réfléchir à la pertinence du modèle sur le périmètre d'étude
- Relativiser les résultats face à des perspectives à long terme

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : environ 3 mois

COÛT ESTIMÉ : 10 000 à 25 000 €

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- VLIO (2e version)

PERSONNES-RESSOURCES :

- Daniel SCHERRER (poste 75.58)
- Isabelle ZIMMERMANN (poste 74.52)
- Service de l'entretien des routes - Système d'information routier

RÉFÉRENTIEL :

Etude de déplacements de la VLIO



NOTES PERSONNELLES

N° 1.2B

ENJEU : REPOSITIONNER LA ROUTE COMME UN ÉLÉMENT UTILE À TOUS LES MODES DE TRANSPORT



La fiche-action « Prise en compte du Réseau 67 et des transports scolaires »

A initier lors des : **ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**



TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : prendre en compte ces éléments dès l'avant-projet pour être proposés, éventuellement, lors de la DUP, dans les mesures réductrices ou compensatoires d'impact



COÛT ESTIMÉ : Variable selon l'aménagement proposé

L'aménagement le moins cher est l'aménagement en pleine voie et le plus cher, un aménagement du type de celui de Wangen

OBJECTIFS : offrir aux usagers une alternative à la voiture individuelle grâce au Réseau 67 et aux transports scolaires, sécuriser les points d'arrêt et les points d'échange

ETAPES :

- Contacter le service responsable de la politique départementale du Réseau 67 et des transports scolaires (STDGE)
- Recenser, sur le périmètre de l'opération et à proximité, l'existant et les projets
- Concerter avec les mairies, intercommunalités et partenaires pour recueillir leur avis et aval, en lien avec les UTAT
- Faire valider le type d'aménagement choisi par le STDGE
- Intégrer ces données tout au long du projet
- Au besoin réaliser des aménagements spécifiques (type covoiturage, voies réservées aux bus ou arrêts pour transports collectifs, etc.)

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Prévoir une emprise supplémentaire pour les éventuels arrêts en rase campagne (pas d'arrêt en pleine voie hors agglomération)

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION :

- RD422 - arrêt à Wangen + cheminement piétons du centre-ville au nouvel arrêt
- RD422 - aménagement d'un arrêt en pleine voie au Biblenhof
- Parking de covoiturage à Schwindratzheim
- RD1004 - 2 voies dédiées aux transports en commun au giratoire ouest de la déviation de Marlenheim et parking-relais

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)
- Benoît MILLIOT (poste 64.30)

RÉFÉRENTIELS :

- *Transports des scolaires, la sécurité aux aires d'arrêt - méthodologie et recommandations, CERTU (1995)*
- *Les parcs-relais, CERTU (1993)*



Notes personnelles

N° 2.2a

ENJEU : REPOSITIONNER LA ROUTE COMME UN ÉLÉMENT UTILE À TOUS LES MODES DE TRANSPORT



LA FICHE-ACTION « RÉTABLISSEMENT OU CRÉATION DE DÉPLACEMENTS ACTIFS »

A initier lors des : **ÉTUDES PRÉALABLES À LA DUP**



OBJECTIF : offrir aux usagers un mode de déplacement alternatif sécuritaire et/ ou complémentaire à la route

ETAPES :

- Contacter le service responsable de la politique départementale des déplacements actifs
- Analyser, sur le périmètre de l'opération et à proximité, l'existant et les projets
- Concerter avec les communes et intercommunalités pour recueillir leur avis et aval, en lien avec les UTAT
- Intégrer leur avis tout au long du projet
- Prévoir les emprises foncières le plus en amont possible
- Au besoin, réaliser des aménagements spécifiques
- Voir aussi la fiche 3.6a

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Prévoir en amont de nouvelles acquisitions pour réaliser ces déplacements. Celles-ci permettront d'éviter des interventions ultérieures
- Sécuriser les traversées cyclistes/piétons en évitant les modifications routières

Temps imparti pour réaliser l'action : inclus dans le projet routier

COÛT ESTIMÉ : non estimé

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION :

- RD28
- RD422 Déviation de Molsheim (accès future zone de loisirs, interconnexion cyclable, etc.)
- RD63 - suppression du PN6 à Reichstett

PERSONNES-RESSOURCES :

- Mathieu SCHULLER (poste 63.59)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)
- Vincent HERY (poste 74.96)

RÉFÉRENTIEL :

Recommandations pour les itinéraires cyclables, CERTU, 2005



NOTES PERSONNELLES

N° 3.3a

ENJEU : FAVORISER LES ASPECTS SOCIAUX ET SOCIO-ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES



La fiche-action « Introduction de clauses d'insertion dans les marchés de travaux »

A initier lors de : **La conception**

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans la phase de réalisation de l'opération

COÛT ESTIMÉ : réalisé en régie







OBJECTIF : promouvoir l'emploi en faveur des publics en situation de précarité (RSA, demandeurs d'emploi de longue durée et jeunes sans qualification) et les suivre pour une réinsertion réussie

ETAPES :

- Contacter le service insertion-emploi du Département - Bien évaluer le potentiel local en matière de profils des bénéficiaires susceptibles d'être retenus par les entreprises
- Ecarter les heures de travail trop spécialisées pour déduire le volume d'heures d'insertion exigible dans le marché
- Bien évaluer ce volume (dont la non-exécution crée des pénalités).

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Se poser la question pour tous les projets

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION ET CHIFFRES-CLÉS

Déviation de Molsheim :

- 24 millions € de marchés de travaux
- 21 600 heures / 2 ans

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- Janie MANTELET (poste 74.08)
- Alexandra LUTTER-SCHMITT (03.68.33.82.68) - Service de l'Insertion et de l'Emploi (PAP)
- Souad GHEIDENE (poste 64.65)

RÉFÉRENTIEL :

- *Code des marchés publics*
- *Edition 2006 - version consolidée du 22 juin 2008*
- *Chapitre VI - Clauses sociales et environnementales - article 14*



Notes personnelles

N° 1.4a

ENJEU : PRÉSERVER LA FAUNE ET LA FLORE



LA FICHE-ACTION « RÉALISATION D'UN PRÉ-DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL »

A initier lors des : **ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**





OBJECTIF : cerner, en amont d'un projet routier, les enjeux environnementaux d'un secteur sur les thématiques suivantes: biodiversité faunistique et floristique, ressources, risques, nuisances, énergie et air. Ils permettent d'obtenir un premier constat environnemental avant d'alimenter les cahiers des charges pour les études externalisées et d'en optimiser le contrôle.

ETAPES :

- Recenser les différentes protections, inventaires et risques via les sources disponibles (doc PAT, Système d'information routier, Inventaire national du patrimoine naturel, atlas floristique alsacien, LPO, ODONAT, DIREN, etc.)
- Elaborer des cartes sur les enjeux identifiés
- Synthétiser les enjeux environnementaux du projet routier via une note récapitulative

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- A conduire sur l'ensemble des projets
- Définir, au préalable, la zone d'étude en lien avec le BET en charge du projet

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : 1 mois à partir de la commande

COÛT ESTIMÉ : réalisé en régie : 10 jours d'un agent catégorie B + 5 jours d'un agent catégorie A

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- Aménagement de la RD63, suppression du PN6 de Reichstett

PERSONNES-RESSOURCES :

- Séverine ETLING (poste 65.59)
- Joël PIERRON (poste 74.61)

RÉFERENTIEL :

Méthodologie et sources utilisées pour l'Aménagement de la RD63, suppression du PN6 de Reichstett


Aménagement de la RD 63
Suppression du PN 6 de Reichstett

Pré-diagnostic environnemental



Notes personnelles

N° 1.4B

ENJEU : PRÉSERVER LA FAUNE ET LA FLORE

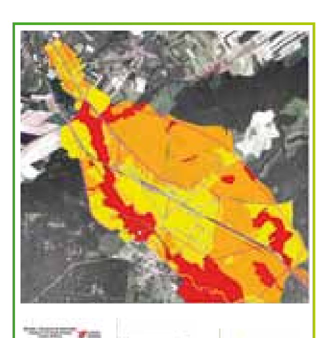
LA FICHE-ACTION « ÉLABORATION D'UN CAHIER DES CHARGES POUR LES ÉTUDES FAUNE-FLORE »



A initier lors des : ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : 150 heures pour la personne en charge de réaliser le marché (jusqu'à l'avis d'appel public à la concurrence du marché)

COÛT ESTIMÉ : réalisé en régie



OBJECTIF : établir le cahier des charges «faune-flore» le plus tôt possible. Identifier les enjeux environnementaux plus en amont et sur 5 trimestres. Mesurer les conséquences et adapter le projet. Alerter en cas d'enjeux environnementaux majeurs et impossibilité d'adaptation du projet

ETAPES :

- Se procurer le pré-diagnostic environnemental établi par la cellule études générales et prospectives
- Se procurer le dernier cahier des charges d'études faune-flore réalisé au sein du SGPI et d'Arnaud BONTEMPS
- Elaborer les différentes pièces du marché en prenant en compte le pré-diagnostic environnemental et le dernier cahier des charges

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Cette fiche traite spécifiquement de l'établissement de l'état initial de la faune, de la flore et des fonctionnalités écologiques et exclut l'élaboration réglementaire de l'étude d'impact
- Mettre à jour, si besoin, les textes et documents de référence nécessaires à la recherche de données
- Utiliser les minimums requis au niveau des relevés sur le terrain sur les thématiques sensibles. Cela permet aux bureaux d'études extérieurs de répondre sur une base similaire
- Faire correspondre, si possible, le premier trimestre de relevés de terrain avec le printemps

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION

- Voie de Liaison Intercommunale Ouest (version 2008)
- RD 1062 - déviation de Mertzwiller
- Aménagement de la RD 1420 à Rothau

PERSONNES-RESSOURCES :

- Pascal BOEHM (poste 62.76)
- Joël DA RUI (poste 65.20)
- Séverine ETLING (poste 65.59)
- Arnaud BONTEMPS (poste 63.63)

RÉFÉRENTIEL :

Les différentes pièces du marché de génie écologique de l'aménagement de la RD 1420 à Rothau (2009)





NOTES PERSONNELLES

N° 1.4C

ENJEU : PRÉSERVER LA FAUNE ET LA FLORE

LA FICHE-ACTION « RÉALISATION D'UNE CAMPAGNE DE RECENSEMENT DU GRAND HAMSTER »



A initier lors des : **ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : 1 mois de préparation (documents administratifs, données, cartographie et organisation), quelques journées de recensement, 1 mois de bilan.



OBJECTIF : prendre en compte une espèce protégée

ETAPES :

- Identifier les espèces protégées sur le secteur d'étude
- Décision de réaliser ou non une campagne de recensement en interne
- Si oui, procéder aux démarches administratives qui conviennent
- Identifier les parcelles par types de cultures (collecte et analyse de données, vérification sur le terrain, localisation des parcelles à recenser, etc.)
- Organiser le recensement (moyens humains et logistiques, information, hygiène et sécurité, etc.)
- Procéder au recensement
- Vérifier les résultats obtenus
- Diffuser les résultats
- Réitérer le recensement

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Initier la démarche, si possible, en amont du projet
- S'assurer de l'exactitude des terriers recensés
- Si décision de confier le recensement en externe, l'intégrer au marché « faune-flore »

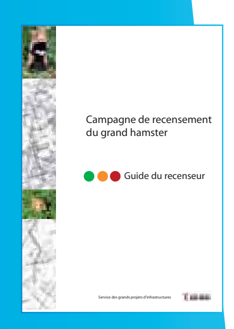
COÛT ESTIMÉ : réalisé en régie mais possibilité d'externaliser

Un encadrant mobilisé à 100 % et trois autres à 50 % sur un mois ainsi que 4 journées de recensement rassemblant chacune 20 agents.

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION ET CHIFFRES-CLÉS

- Voie de Liaison Intercommunale Ouest
- RD45 - Contournement d'Oberschaeffolsheim-Wolfisheim



PERSONNES-RESSOURCES :

- Joël DA RUI (poste 65.20)
- Séverine ETLING (poste 65.59)

RÉFÉRENTIEL :

Campagne de recensement de la VLIO et du COW (guide du recenseur et rapport interne)



NOTES PERSONNELLES

N° 2.4a

ENJEU : PRÉSERVER LA FAUNE ET LA FLORE

La fiche-action « élaboration d'un projet environnemental »



A initier après : **L'étude d'impact**

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans le déroulement du projet après l'étude d'impact

COÛT ESTIMÉ : non estimé



OBJECTIFS :

- Inscrire le projet routier dans un projet local plus large
- Avoir une vision élargie des enjeux locaux et de ceux des zones adjacentes

ETAPES :

- Etudier la faune et la flore identifiées lors de l'étude d'impact dans une zone plus large
- Analyser par thématiques les effets de l'opération et les mesures à prendre
- Communiquer auprès de la population
- Sensibiliser et instaurer une discussion entre les élus du territoire, les associations, les experts scientifiques, le monde agricole et le maître d'ouvrage
- Dresser un bilan au stade «projet» des engagements (milieu physique, biologique, humain et suivi des travaux)

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

Avoir établi en amont un cahier des charges le plus précis possible (voir la fiche-action : élaboration d'un cahier des charges).

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION

- Déviation de Soufflenheim (dossier « environnement » de la phase projet)
- Déviation de Molsheim

A venir :

- Déviation de Mertzwiller
- Liaison RD133-14

PERSONNES-RESSOURCES :

- Estelle DARLEY (poste 68.53)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)

RÉFÉRENTIELS :

Dossier de Soufflenheim

Dossier de Molsheim



NOTES PERSONNELLES

ENJEU : PRÉSERVER LA FAUNE ET LA FLORE

La fiche-action « Prise en compte de protections et passages pour la petite faune »



A initier lors des : **études d'avant-projet**





OBJECTIF : assurer la sécurité de la petite faune face à l'infrastructure

Pour les batraciens et plus généralement de la mésofaune, qu'il s'agisse d'espèces protégées ou non,

- Réduire la fragmentation des habitats et pallier aux coupures des axes de déplacements en aménageant des passages souterrains qui rétablissent une transparence de l'infrastructure
- Renforcer les trames vertes et bleues
- Eviter les écrasements en clôturant les infrastructures et en dirigeant la faune vers les points de traversées

ETAPES :

- Faire un état initial poussé des habitats et migrations pour localiser les zones de traversées
- Choisir les emplacements et les types de protections et de passages pour les phases chantier et en service, en lien avec les éventuelles clôtures grande faune, les aménagements paysagers

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Possibilité pour différentes espèces animales : batraciens, hérissons, belettes, fouines, et renards, etc.
- S'agissant de mesures compensatoires, s'assurer au préalable qu'il n'est pas possible de supprimer ou réduire les impacts en matière de fragmentation des habitats et de coupure des axes de migration
- Etudier également l'opportunité d'aménager de nouvelles mares pour densifier le maillage des zones humides
- Nécessite un profil en long en remblai afin de maintenir les traversées hors d'eau
- Eviter, si possible, les portails en raison du passage de la petite faune en-dessous

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : études = de l'ordre de 10 à 15 jours de batrachologue, pour une mission allant de l'état initial jusqu'aux études d'exécution.

COÛT ESTIMÉ :

Etudes = environ 5 000 à 8 000 € HT

Travaux = pour les protections en phase chantier : grillage à maille fine de 5 à 15 € HT/ml ; pour les protections définitives : à nouveau grillage à maille fine ou murets bétons de l'ordre de 120 € HT/ml ; pour les barrières canadiennes : 14 000 € HT/unité pour un gabarit poids-lourds ; pour les passages : de l'ordre de 80 €/ml pour des buses 600 mm jusqu'à 450 €/ml pour des cadres béton.

Entretien = entretien important pour un grillage à maille fine (déchirures), moindre pour des murets ; éviter l'enherbement des abords pour réduire la fréquence des fauchages (zone bétonnée ou recouverte d'une géomembrane)

EXEMPLES DE RÉALISATION :

- RD 422 - Déviation de Molsheim : études et travaux
- RD 1063 - Déviation de Soufflenheim : études

Voir photos en annexe

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- Grégoire VERNET (poste 68.77)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)
- Estelle DARLEY (poste 68.53)

RÉFÉRENTIELS :

- *Aménagements et mesures pour la petite faune, guide technique SETRA - août 2005*
- *Clôtures routières et faune : critères de choix et recommandations d'implantation - note d'information SETRA - septembre 2008*

Eventuellement :

- *Routes et passages à faune : 40 ans d'évolution - bilan d'expérience - rapport SETRA - août 2006.*



Notes personnelles

N° 3.4a

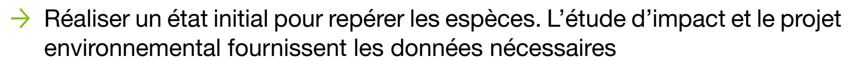
ENJEU : PRÉSERVER LA FAUNE ET LA FLORE

LA FICHE-ACTION « TRANSFERT DES ESPÈCES VÉGÉTALES PROTÉGÉES »

A initier lors du : **PROJET**

OBJECTIF : permettre une reproduction pérenne de l'espèce protégée.

ETAPES :



- Réaliser un état initial pour repérer les espèces. L'étude d'impact et le projet environnemental fournissent les données nécessaires
- Vérifier s'il est possible de ne pas impacter ou de réduire
- Transférer les plantes : sous contrôle d'un scientifique (Société botanique d'Alsace, Conseil scientifique régional du patrimoine naturel d'Alsace) en coordination avec les services compétents tel que le Conservatoire des sites alsaciens qui peuvent prendre en charge les parcelles réceptrices des espèces (exemples : gestion conservatrice des habitats, contractualisation par bail emphytéotique, APB, baux ruraux environnementaux, etc.)

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Cette action est à initier à la suite du projet environnemental
- Cette action est obligatoire pour certaines espèces
- Se préparer en amont pour pressentir les parcelles qui pourraient être utilisées pour la réception et connaître les propriétaires volontaires ou prêts à accepter
- Manque de recul pour apprécier pleinement la réussite de cette action

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : dossier de demande et d'autorisation : marché avec un bureau d'études spécialiste en environnement (2 mois à 6 mois)

Transfert : soit prévoir des prix complémentaires de mise à disposition d'engins dans le cadre du marché de terrassement-chaussée, soit travaux effectués par une unité du CG67 (exemple : Parc départemental d'Erstein)

COÛT ESTIMÉ : 30 000 € HT pour le dossier de demande, d'autorisation et de suivi du transfert (Déviation de Molsheim)

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION

- Déviation de Souffflenheim (Etudes)
- Déviation de Molsheim (Travaux)

PERSONNES-RESSOURCES :

- Estelle DARLEY (poste 68.53)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)

RÉFÉRENTIELS :

Articles L.411-1 et L.411.2 du Code de l'Environnement (interdiction de destruction, d'enlèvement des œufs et des nids, de mutilation, de destruction, de capture, d'enlèvement, de dénaturalisation de transport… des espèces animales et végétales protégées)

Arrêté ministériel du 28 juin 1993 (conformément au Code Rural)

Circulaire du 15 février 2000 - transfère au préfet de département la compétence dans le domaine de la faune et de la flore sauvage (y compris les autorisations de captures et de transport des espèces protégées).

Arrêté du 22 novembre 1999 fixant les conditions de demande et d'instruction des autorisations



Notes personnelles

N° 2.5a

ENJEU : VEILLER À L'INSERTION DES ROUTES DANS LE PAYSAGE

La fiche-action « Prise en compte du Carnet des paysages du Bas-Rhin »



A initier lors des : **ÉTUDES PRÉALABLES À LA DUP**



OBJECTIF : orienter les décisions pour les plantations de bord de route en fonction de la politique départementale

ETAPES :

- Appréhender les paysages qui constituent le Bas-Rhin par entités paysagères
- Donner des clés de lecture pour la compréhension des différents paysages et des routes qui les traversent

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Etre vigilant sur la sécurité et la visibilité, sans se priver de réfléchir et d'innover
- Faire attention à l'élargissement des emprises entre l'état initial et la phase finale
- Préférer les essences ne nécessitant pas ou peu d'entretien

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans le projet

COÛT ESTIMÉ : 600 € par arbre (confortement inclus)

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- Echangeur de Schwindratzheim
- RD422 - Déviation de Molsheim
- RD18 - Liaison A4-Lorentzen

PERSONNE-RESSOURCE :

- Benoît MILLIOT (poste 64.30)

RÉFÉRENTIEL :

- *Carnet des paysages du Bas-Rhin*

Eléments d'orientation pour les plantations de bords de routes.



NOTES PERSONNELLES

N° 2.5B

ENJEU : VEILLER À L'INSERTION DES ROUTES DANS LE PAYSAGE

LA FICHE-ACTION « ÉLABORATION D'UNE NOTICE PAYSAGÈRE »



A initier lors de : **ÉTUDES PRÉALABLES À LA DUP**

OBJECTIFS : orienter les réflexions en se conformant à la politique départementale inscrite dans le carnet des paysages du Bas-Rhin

ETAPES :

- Etablir une lecture du paysage traversé (phase de diagnostic) : éléments d'orientation, analyse des entités traversées, principales séquences paysagères
- Etre force de proposition pour les principes paysagers

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Définir le moment opportun pour la réalisation de cette étude
- Etre en accord avec les mesures environnementales comme la création de haies par exemple

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION :

COÛT ESTIMÉ : en interne (base coût externe pour une RD de 3,5 km) = 2000 € HT

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION :

- RD 45 - Déviation de Wolfisheim et Oberschaeffolsheim

PERSONNE-RESSOURCE :

- Benoît MILLIOT (poste 64.30)

RÉFÉRENTIELS :

- Etude paysage de la RD45 – Déviation de Wolfisheim et Oberschaeffolsheim



NOTES PERSONNELLES

N° 3.5a

ENJEU : VEILLER À L'INSERTION DES ROUTES DANS LE PAYSAGE

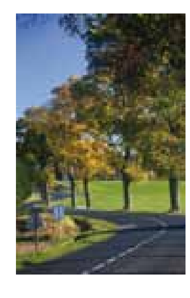
La fiche-action « Conception des accotements et abords »



A initier lors de : **La conception**

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans le projet

COÛT ESTIMÉ : non estimé



OBJECTIF : veiller à une meilleure insertion paysagère et fonctionnelle, en s'adaptant au contexte local

ETAPES :

- Etudier les aspects suivants :
  - itinéraires cyclables
  - procédures (loi sur l'eau)
  - l'entretien
  - sécurité routière : si besoin ou non d'une zone de récupération, protection des obstacles frontaux
- Choisir l'accotement végétalisé ou en enrobé (seule la bande dérasée est revêtue) selon les critères précédents
- Si les accotements sont végétalisés, penser aux interventions régulières liées à l'entretien.
- Si accotements avec glissières : mettre de l'enrobé

CHAMPS D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Selon les catégories de route, respecter les différents types de largeurs pour
  - les zones de récupération
  - les bandes dérasées stabilisées
  - les accotements, etc.

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION :

- RD18 - A4 Lorentzen
- RD28 - aménagement entre Soultz-sous-Forêts et Seltz

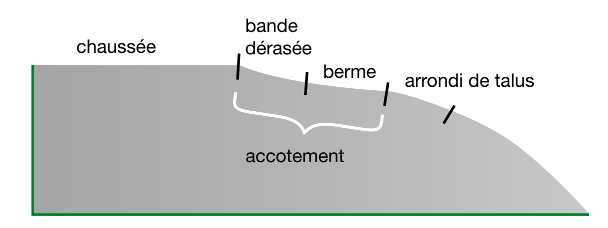
PERSONNES-RESSOURCES :

- Benoît MILLIOT (poste 64.30)
- Mathieu SCHULLER (poste 63.59)

RÉFÉRENTIELS :

« Insertion d'une infrastructure routière, concilier terrassements et enjeux paysagers », Note d'information du SETRA n°84 de juin 2008

La végétalisation : la végétation, outil d'aménagement, guide technique, SETRA, 2004





NOTES PERSONNELLES

N° 3.5B

ENJEU : VEILLER À L'INSERTION DES ROUTES DANS LE PAYSAGE



La fiche-action « Réduction des pollutions dues au réaménagement paysager »

A initier lors du : **PROJET**



OBJECTIFS : protéger l'environnement et assurer la pérennité des espèces plantées (notamment des arbres)

ETAPES :

- Prendre contact avec le service des dépendances vertes du Département
- Etape conception-réalisation : mener les réflexions et élaborer les marchés en fonction des conseils du service des dépendances vertes
- Etape entretien : être sensibilisé et connaître les principes d'entretien pour prévoir l'aménagement adéquat (distances entre les plantations, emprises des engins de fauche, etc.), suivre les procédures

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Ne pas utiliser d'herbicides durant toute l'opération, favoriser l'emploi de procédés alternatifs à l'emploi des herbicides (fauchage des plantes par exemple)
- Pour éviter trop d'entretien : réflexions préalables (techniques = brûlage avant plantations / bande de 1m en matière écologique coincée sous terre pour empêcher la pousse)
- Préférer le fauchage classique au fauchage intensif (pour respecter visibilité obligatoire de 4m)
- Favoriser les espèces boisées pour éviter une fauche trop fréquente
- En dehors de la zone de 4m : laisser pousser et faucher 1 fois par an
- Pour les jeunes arbres : réaliser un couvre-sol de 1m de diamètre donc protection lors de la croissance
- Préférer les plantations demandant peu d'entretien, enrobés sous glissières métalliques

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : négligeable car compris dans le temps de l'élaboration des marchés paysagers

COÛT ESTIMÉ : permet de réduire les coûts d'entretien voir même les coûts de réalisation

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION

- Déviation de Molsheim (travaux)

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)
- Stéphanie REBERAC (poste 74.94)
- Jacques FASSNACHT (poste 68.91)

RÉFÉRENTIEL :

Tableau des différents types de traitement (en annexe)

Voir documents complémentaires en annexe



NOTES PERSONNELLES

N° 3.5C

ENJEU : VEILLER À L'INSERTION DES ROUTES DANS LE PAYSAGE

La fiche-action « Réalisation de plantations d'arbres »



A initier lors de : La conception, réalisation

OBJECTIF : réaliser des plantations de bord de route

ETAPES :

- Suivre le descriptif technique d'une plantation d'arbres
- Suivre les recommandations pour la réussite d'une plantation
- Respecter le fascicule 35 qui est un outil nécessaire à la bonne réalisation des aménagements paysagers

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Etre vigilant sur la qualité des terres végétales utilisées
- Choisir des essences pertinentes du point de vue du contexte géographique (urbain, périurbain ou rase campagne)

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans le projet

COÛT ESTIMÉ : 600 € HT par arbre (confortement inclus)

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION :

- Parking de Schwindratzheim

PERSONNE-RESSOURCE :

- Benoît MILLIOT (poste 64.30)

RÉFÉRENTIELS :

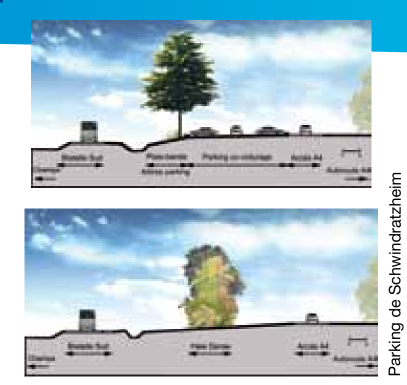
Nouveau fascicule 35 du CCTG, aménagements paysagers, aires de sports et de loisirs de plein air, SETRA, juillet 1999

La végétalisation : la végétation, outil d'aménagement, guide technique, SETRA, 2004

Le dossier d'organisation de fauchage (en cours de réalisation), SERD

Le plan d'intervention du fauchage de chaque UTAT

ILLUSTRATIONS :



Parking de Schwindratzheim



NOTES PERSONNELLES

N° 1.6a

ENJEU : VEILLER À LA SANTÉ ET À LA SÉCURITÉ

LA FICHE-ACTION « GARANTIE DE LA SÉCURITÉ DES USAGERS »



A initier lors des : **ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**



OBJECTIF : prendre en compte toutes les préoccupations de sécurité routière en direction des usagers (véhicules légers et poids lourds) tout le long des étapes du projet



ETAPES :

- Contrôler les études (plans AVP puis PRO) sur le volet sécurité de l'insfrastructure routière
- Contrôler l'infrastructure une fois réalisée en faisant une inspection préalable à la mise en service (IPMS), avec l'aide d'un contrôle extérieur : vérifier que toutes les règles de sécurité pour les usagers sont en place
- Evaluer et suivre l'opération via des bilans de sécurité après 6 mois et 3 ans de mise en service

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

Cette démarche est obligatoire pour les projets de l'Etat mais facultative donc volontaire pour le Département

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : intégré dans les différentes étapes du projet

COÛT ESTIMÉ : 20 à 60 000 € selon la taille du projet (études + audit)

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION

- Déviation de Molsheim
- Déviation de Soufflenheim

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- Estelle DARLEY (poste 68.53)

RÉFÉRENTIELS :

Contrôle de sécurité des projets routiers, guide méthodologique, SETRA, mars 2005

Guide de l'ARP (Aménagement des Routes Principales), SETRA, 1994

Guide des ACI (Aménagement des Carrefours Interurbains), SETRA, 1998

Guide des obstacles latéraux, SETRA, 2002



NOTES PERSONNELLES

N° 1.6B

ENJEU : VEILLER À LA SANTÉ ET À LA SÉCURITÉ

LA FICHE-ACTION « GARANTIE DE LA SÉCURITÉ DES AUTRES USAGERS »

A initier lors des : **ÉTUDES PRÉLIMINAIRES**



OBJECTIF : prendre en compte les conditions des autres usagers (riverains, piétons, cyclistes et véhicules agricoles)

ETAPES :

- Contacter les partenaires du projet (notamment les communes et les intercommunalités)
- Réaliser un diagnostic : état des lieux, besoins et enjeux pour chacune des différentes catégories « d'autres usagers » concernées par le projet
- Intégrer, au niveau de la phase projet, les doctrines du Département relatives aux îlots d'entrée d'agglomération, à la prise en compte des cyclistes et des piétons dans les giratoires et aux bandes polyvalentes (pour les cyclistes et véhicules agricoles)
- Prévoir, le plus en amont possible, les emprises foncières nécessaires
- Au besoin, réaliser des aménagements spécifiques
- Voir fiche 2c

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Utiliser le retour d'expérience de la phase d'exploitation pour adapter ou faire évoluer les futurs projets
- Réfléchir à l'éclairage des îlots : perception des obstacles pour les automobilistes et vision des cyclistes et piétons

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : intégré dans les différentes étapes du projet (travail en régie et réunions avec les partenaires)

COÛTS ESTIMÉS :

1 m de trottoir = X €

1 m de bande polyvalente = X €

1 m de piste cyclable = X €

Concertation = Différence de coût d'un projet intégrant cette action par rapport à un autre ne le faisant pas

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLES DE RÉALISATION :

- RD 421 Liaison Saverne-Hochfelden : création de trottoirs entre le centre d'une commune, un giratoire et une zone de loisirs / création de bandes polyvalentes
- RD 1004 Aménagement des carrefours de Marmoutier : création de passage pour les cyclistes dans les giratoires
- RD 1004 - déviation de Marlenheim - giratoire ouest

PERSONNE-RESSOURCE:

- Marc DURR (poste 74.40)

RÉFÉRENTIELS :

Contrôle de sécurité des projets routiers, guide méthodologique, SETRA, mars 2005

Guide de l'ARP (Aménagement des Routes Principales), SETRA, 1994

Guide des ACI (Aménagement des Carrefours Interurbains), SETRA, 1998

Guide des obstacles latéraux, SETRA, 2002



Notes personnelles

N° 2.6a

ENJEU : VEILLER À LA SANTÉ ET À LA SÉCURITÉ

LA FICHE-ACTION « PRISE EN COMPTE DES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN ET DE LA SÉCURITÉ DES AGENTS »

A initier lors des : **ÉTUDES D'AVANT-PROJET**



OBJECTIF : optimiser les infrastructures vis-à-vis de la sécurité des agents d'entretien, d'une part en évitant autant que possible leurs interventions depuis le bord de chaussée, et d'autre part en sécurisant leur interventions sur les bassins



ETAPES :

- Etablir un plan de synthèse superposant le projet (plate-forme routière, assainissement et bassins, talus, dispositifs de retenue, équipements de signalisation et d'éclairage, aménagements paysagers), les limites d'emprises du Département, les rétablissements agricoles ou forestiers, et le cas échéant les clôtures et portails
- En lien avec le futur exploitant (Unité Territoriale) et l'unité Entretien du Réseau du SERD, vérifier les conditions d'entretien :

1) en favorisant les accès depuis les hauts ou bas de talus ; en cas d'absence de rétablissement latéral, étudier l'opportunité d'élargir les emprises afin d'aménager une sur-largeur de 3 mètres permettant l'accès d'un engin ;
2) en équipant systématiquement les bassins de rampes pour sécuriser leur curage ;
3) en limitant les opérations d'entretien (notamment choix des espèces végétales et des dispositifs d'assainissement).

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Pour toutes les opérations (tracés neufs ou réaménagements de routes existantes). Concerne les opérations d'entretien des talus (fauchage), des dispositifs d'assainissement, des aménagements paysagers, des clôtures et des bassins
- Ne pas prendre trop d'emprise
- Choix du type de dispositif de sécurité (éviter le fauchage sous la glissière)

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : négligeable : à intégrer à la phase de contrôle externe (recueil des avis SERD et UT)

COÛT ESTIMÉ : non estimé

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- RD 1063 Déviation de Soufflenheim (dossier projet)

PERSONNES-RESSOURCES :

- Estelle DARLEY (poste 68.53)
- Jacques FASSNACHT (poste 68.91) : entretien des espèces végétales
- Accès pour l'entretien : Unité Territoriale

RÉFÉRENTIEL :

néant



NOTES PERSONNELLES

N° 3.6a

ENJEU : VEILLER À LA SANTÉ ET À LA SÉCURITÉ

LA FICHE-ACTION « LUTTE CONTRE LE BRUIT DU CHANTIER »

A initier lors du : **PROJET**



OBJECTIF : réduire les nuisances sonores en phase chantier

ETAPES :

- En phase Travaux : Elaboration des DCE, prévoir des clauses dans les marchés en matière d'utilisation de matériels moins bruyants notamment à proximité d'habitation (battage mécanique, dameuse, etc..), en matière de planning : certains travaux sont préférables ou à éviter de nuit.
- Lors du chantier : sensibilisation (moteur éteint lors d'inactivité de l'engin,…)

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Cette action concerne spécifiquement les chantiers proches d'habitations ou de superstructures type écoles, hôpitaux, etc.

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : négligeable car compris dans le temps de l'élaboration des marchés et sur le terrain en phase de chantier

COÛT ESTIMÉ : non estimé

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- RD 422 Supression du PN 20 à Molsheim (Etudes)

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)

RÉFÉRENTIELS :

Loi sur le Bruit de 1995, Code de la santé publique (art. R1334-30 à 1334-37 et R 1337-6 à 1337-10-1)

Décret 95-22 du 9 janvier 1995 (art. 8) relatif à la limitation du bruit aux infrastructures de transports terrestres

Etude d'impact, rubrique « effets du projet et mesures d'accompagnement en période de travaux : nuisances acoustiques »



NOTES PERSONNELLES

N° 2.7a

ENJEU : PROTÉGER LES RESSOURCES PRIMAIRES

La fiche-action « Gestion des eaux de plate-forme »

A initier lors de : **L'avant-projet**



OBJECTIFS : Conserver et rétablir les écoulements naturels et ne pas diluer la pollution

ETAPES :

- Connaître la géométrie du projet
- Au stade de l'avant-projet : connaître la topographie du site : l'emplacement des écoulements naturels (des talwegs), des résurgences et des sources, le débit des cours d'eau et talwegs interceptés
- Réaliser un diagnostic et tenir compte de la sensibilité du milieu
- Choisir le type de fossé :
  - Fossé étanche, enherbé avec géomembrane : en zones naturelles, zones de protection des ressources en eau ou lorsqu'il existe des risques de pollution importante (évite la déperdition des polluants et permet un curage ultérieur du fossé)
  - Fossé enherbé, sauf en cas de vitesse d'écoulement élevée
  - Double-fossés : séparer les eaux de plate-forme des eaux naturelles
  - Fossé d'infiltration, surtout lorsqu'aucun exutoire n'est possible vers un cours d'eau autorisé (à coupler avec des plantes de traitement de bassins)
- Choisir le type de bassin de rétention : performances, emplacement, enterré, aérien, etc.
- Voir aussi fiche 8b

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- A conduire pour les projets se situant sur un bassin hydrographique important
- Attention à l'augmentation de la surface d'emprise
- Des contraintes techniques (vitesse d'écoulement, érosion, etc) réduisent parfois le choix des solutions
- Ne pas forcément réaliser de double-fossés sur l'ensemble du projet, afin d'éviter de trop importantes modifications des écoulements naturels
- Connaître le type de sol : besoin ou non de géomembrane. La géomembrane complique l'entretien du curage (géomembrane arrachée)

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans l'avant-projet et le dossier Loi sur l'Eau

COÛT ESTIMÉ : non estimé

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- La RD 45 - déviation d'Oberschaeffolsheim-Wolfisheim
- La RD 421 Saverne-Hochfelden
- La RD18 - A4 - Lorentzen (à l'étude)

PERSONNES-RESSOURCES :

- Joël DA RUI (poste 65.20)
- Benoît MILLIOT (poste 64.30)
- Marc DURR (poste 74.40)

RÉFÉRENTIELS :

Guides du SETRA : « Traitement de la pollution routière », « assainissement routier » et « prise en compte environnementale »



Notes personnelles

N° 2.7B

ENJEU : PROTÉGER LES RESSOURCES PRIMAIRES

La fiche-action « gestion des matériaux »



A initier lors des : **études préalables à la DUP**



OBJECTIF : limiter l'utilisation de nouveaux matériaux

ETAPES :

- Avoir connaissance de la nature du sol, des matériaux réutilisables et / ou disponibles
- Définir un ou plusieurs types de gestion des matériaux :
  - Traitement des matériaux en place : moins cher, moins de pollution (transport, bruit,…), réutilisation des matériaux du site
  - Réutilisation des matériaux d'un autre chantier
  - Lancement d'un appel à matériaux
- Organiser le ou les types de gestion choisis
- Etablir des relations avec les communes et autres partenaires

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Pour le traitement des matériaux en place : ne pas se situer en zone inondable

Attention : ce type de gestion engendre une coupure totale de la circulation (mais en parallèle, possibilité de diminuer la durée du chantier par rapport à un apport de nouveaux matériaux)

- Pour la réutilisation des matériaux d'un autre chantier : rechercher la proximité relative des deux chantiers
- Et pour les trois types de gestion : nécessité d'avoir des surfaces de stockage. Ces surfaces nécessitent des emprises complémentaires. Cela entraine un effet sur l'environnement. Il faut donc le prévoir en amont
- Maîtrise parfois délicate du planning selon les conditions météorologiques
- Ouverture à variante dans les marchés de travaux

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : à initier dès l'avant-projet

COÛT ESTIMÉ : possibilité de réduire les coûts

Prendre en compte le bilan carbone, la non utilisation des gravières, le retraitement (chaux et ciment, etc).

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- La RD 422 : réutilsation en place
- La déviation de Molsheim : réutilisation de matériaux du Parc des Expositions de Strasbourg
- Marlenheim : réutilisation des déblais du Tunnel de Schirmeck
- RD 28 - aménagement entre Soultz-sous-Forêts et Seltz : traitement sur place

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Noël FRITZ (poste 66.83)
- François BUSSER (poste 68.35)
- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)
- Mathieu SCHULLER (poste 63.59)

RÉFÉRENTIELS :

Retraitement des chaussées et recyclage des matériaux bitumineux des chaussées, SETRA, 2004

Valorisation des matériaux locaux, guide technique, SETRA, 2004



NOTES PERSONNELLES

N° 2.8a

ENJEU : RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACE

La fiche-action « Valorisation des délaissés liés à un réaménagement »



A initier lors des : **études préalables à la DUP**

OBJECTIF : éviter les délaissés de routes souvent voués à l'abandon, à des décharges sauvages, à des stationnements illégaux ou de poids lourds

ETAPES :

- Définir en amont les surfaces et zones concernées
- Contacter les associations (protection de la nature, foncières) pour évaluer un éventuel intérêt pour une gestion ultérieure
- Dès l'élaboration du projet, envisager le traitement de ces délaissés (décaissement, revalorisation des déblais, mesure compensatoire, rétention d'eau, engazonnement, etc.)

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

Projet routier de réaménagement sur place

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : phase projet, voir avant-projet et DUP

COÛT ESTIMÉ : non estimé

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- La RD 422 : réserves de pluies d'orages et plantation de fruitiers entretenus par une association d'arboriculteurs à Soultz-les-Bains

PERSONNE-RESSOURCE :

- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)

RÉFÉRENTIELS :

« Insertion d'une infrastructure routière, concilier terrassements et enjeux paysagers », Note d'information du SETRA n° 84 de juin 2008

Ne pas oublier les délaissés routiers, SETRA, 2000



Notes personnelles

N° 2.8B

ENJEU : RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACE

La fiche-action « optimisation des emprises »



A initier lors de : **L'avant-projet**



OBJECTIFS : réduire les emprises qui seraient nécessaires pour la réalisation des bassins, optimiser le tracé, les carrefours, etc.

ETAPES :

- En phase « études » : réaffirmer la volonté d'optimisation des emprises
- En phase « conception » : informer le mandataire du marché de cette volonté

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- Lorsque le manque d'emprises est réel, l'emploi de buses de diamètres importants placés sous l'accotement, sur des délaissés ou au centre de giratoires, permet de réduire l'impact foncier
- Avantages : limitation des emprises, élément non visuel, etc.
- Inconvénients : problème d'accès pour l'entretien et la vérification, simple oubli de l'existence d'un tel dispositif

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : compris dans les différentes phases d'étude et de projet

COÛT ESTIMÉ :

Diamètre 1000 = 200 € HT/ml fourniture et pose

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- RD 45 - déviation de Wolfisheim et Oberschaeffolsheim
- RD 422 Molsheim-Marlenheim dans les délaissés
- RD 263 - RD 72 - giratoire de Walbourg - 2 bassins enterrés

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)
- Vincent HERY (poste 74.96)

RÉFÉRENTIEL :

Guide technique de l'assainissement routier, SETRA, 2006



NOTES PERSONNELLES

N° 2.8C

ENJEU : RÉDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACE

LA FICHE-ACTION « OPTIMISATION DES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES »



A initier lors des : **ÉTUDES PRÉALABLES À LA DUP**

OBJECTIF : réduire les emprises au travers du meilleur choix géométrique

ETAPES :

- Etudier et comparer chaque variante en matière d'emprise
- Réduire les talus (traitement par mur, etc.)

CHAMP D'APPLICATION ET POINTS DE VIGILANCE :

- A conduire dès la conception du tracé
- Sur des terrains plats, l'optimisation se justifie moins
- La diminution de la largeur de la voie permet une baisse des vitesses, une réduction de l'emprise et donc des travaux

TEMPS IMPARTI POUR RÉALISER L'ACTION : inclus dans le projet

COÛT ESTIMÉ : réduction du coût liée à une réduction des acquisitions foncières et à la diminution des surfaces pour l'entretien ultérieur

INFORMATIONS PRATIQUES

EXEMPLE DE RÉALISATION :

- RD 422 Molsheim - Marlenheim : optimisation des déblais et des remblais
- RD 63 - suppression du PN6 à Reichstett

PERSONNES-RESSOURCES :

- Jean-Philippe MATHIS (poste 60.42)
- Vincent HERY (poste 74.96)

RÉFÉRENTIEL :

« Insertion d'une infrastructure routière, concilier terrassements et enjeux paysagers », Note d'information du SETRA n° 84 de juin 2008



Notes personnelles

Les grilles-qualité développement durable

Les grilles-qualité développement durable : le mode d'emploi

Pourquoi des grilles-qualité développement durable ?

L'objectif des grilles-qualité est **d'assurer un suivi des projets routiers en terme de développement durable.**

Elles incitent à s'interroger sur l'opportunité de réaliser ou non les actions listées dans ce guide, et ceci à l'occasion de chacune des phases du projet. Ce choix étant justifié, il permet une traçabilité des orientations et décisions prises.

Qui les remplit ?

Les techniciens des BET et de la Cellule études générales et prospectives, avec l'aide des dessinateurs et des contrôleurs (selon les phases), sont chargés de renseigner, pour chaque projet, les différentes cases des grilles-qualité.

Comment les remplir ?

Il s'agit d'apporter des **éléments objectifs, réalistes et justifiés.** Ceux-ci découlent d'une **réflexion initiée en amont de chaque phase.**

Il ne faut pas rechercher l'application systématique de toutes les actions volontaires. Certaines ne sont sûrement pas transposables, pour diverses raisons, à l'ensemble des opérations.

De plus, des **explications claires et précises** faciliteront l'exploitation ultérieure.

Qui les contrôle ?

Le contrôle s'effectue en deux étapes. La première validation est faite par **le responsable du BET,** puis une seconde par **le chef de service.**

Nota bene : Lors de l'alimentation des grilles-qualité, les BET peuvent être aidés par les autres BET ayant déjà réalisé ces actions ainsi que par le groupe-projet « développement durable ».



La grille-qualité de la phase 1 « Les études préliminaires »

PROJET : NOM DU PROJET

Enjeu	Action	Document de référence	Oui / Non /sans objet	Explications de la mise en œuvre
Renforcer la concertation avec l'ensemble des acteurs	→ Mise en place et pilotage d'un groupe de suivi communal	fiche-action n° 1.1a		
Repositionner la route comme un élément utile à tous les modes de transport	→ Réalisation d'une modélisation prospective des déplacements → Prise en compte du Réseau 67 et des transports scolaires	fiche-action n° 1.2a fiche-action n° 1.2b		
Préserver la faune et la flore	→ Réalisation d'un pré-diagnostic environnemental → Elaboration d'un cahier des charges pour les études faune-flore → Réalisation de campagne de recensement du Grand hamster	fiche-action n° 1.4a fiche-action n° 1.4b fiche-action n° 1.4c		
Veiller à la santé et à la sécurité	→ Garantie de la sécurité des usagers → Garantie de la sécurité des autres usagers	fiche-action n° 1.6a fiche-action n° 1.6b		

La grille-qualité de la phase 2 « Les études préalables à la D.U.P. » 1/2

PROJET : NOM DU PROJET

Enjeu	Action	Document de référence	Oui / Non /sans objet	Explications de la mise en œuvre
Renforcer la concertation avec l'ensemble des acteurs	→ Conduite d'une concertation volontaire avec les partenaires-clés	fiche-action n° 2.1a		
Repositionner la route comme un élément utile à tous les modes de transport	→ Rétablissement ou création de déplacements actifs	fiche-action n° 2.2a		
Préserver la faune et la flore	→ Elaboration d'un projet environnemental → Prise en compte de protections et de passages pour la petite faune	fiche-action n° 2.4a fiche-action n° 2.4b		
Veiller à l'insertion des routes dans le paysage	→ Prise en compte du carnet des paysages du Bas-Rhin → Elaboration d'une notice paysagère	fiche-action n° 2.5a fiche-action n° 2.5b		

La grille-qualité de la phase 2 « Les études préalables à la D.U.P. » 2/2

PROJET : NOM DU PROJET

Enjeu	Action	Document de référence	Oui / Non /sans objet	Explications de la mise en œuvre
Veiller à la santé et à la sécurité	→ Prise en compte des opérations d'entretien et de la sécurité des agents	fiche-action n° 2.6a		
Protéger les ressources primaires	→ Gestion des eaux de plate-forme → Gestion des matériaux	fiche-action n° 2.7a fiche-action n° 2.7b		
Réduire la consommation d'espace	→ Valorisation des délaissés liés à un réaménagement → Optimisation des emprises → Optimisation des caractéristiques géométriques	fiche-action n° 2.8a fiche-action n° 2.8b fiche-action n° 2.8c		

La grille-qualité de la phase 3 « La conception et la réalisation »

PROJET : NOM DU PROJET

Enjeu	Action	Document de référence	Oui / Non /sans objet	Explications de la mise en œuvre
Renforcer la concertation avec l'ensemble des acteurs	→ Association des acteurs locaux aux études détaillées	fiche-action n° 3.1a		
Favoriser les aspects sociaux et socio-économiques des territoires	→ Introduction de clauses d'insertion dans les marchés de travaux	fiche-action n° 3.3a		
Préserver la faune et la flore	→ Transfert des espèces végétales protégées	fiche-action n° 3.4a		
Veiller à l'insertion des routes dans le paysage	→ Conception des accotements et abords → Réduction des pollutions dues au réaménagement paysager → Réalisation de plantations d'arbres	fiche-action n° 3.5a fiche-action n° 3.5b fiche-action n° 3.5c		
Veiller à la santé et à la sécurité	→ Lutte contre le bruit du chantier	fiche-action n° 3.6a		

La grille-qualité de la phase 4 « L'évaluation et le suivi »

PROJET : NOM DU PROJET

Enjeu	Action	Document de référence	Oui / Non /sans objet	Explications de la mise en œuvre

L'évaluation et le suivi...

Situation en septembre 2010

La formalisation des bonnes pratiques actuelles a permis d'amorcer la démarche d'élaboration de l'Eco-route. Il s'agit maintenant, d'une part de les développer et les pérenniser au sein de l'ensemble des bureaux d'études du service des grands projets d'infrastructures et des bureaux d'études extérieurs et d'autre part d'identifier de nouvelles pratiques à mettre en place.

Cette première édition du guide fera l'objet dans un premier temps d'actions de sensibilisation et de communication, et dans un second temps, d'évaluations et de mises à jour régulières.



annexes

2.4B : Mise en place de protections et de passages pour la petite faune

3.5B : Réduction des pollutions dues au réaménagement paysager

N° 2.4B

Mise en place de protections et de passages pour la petite faune







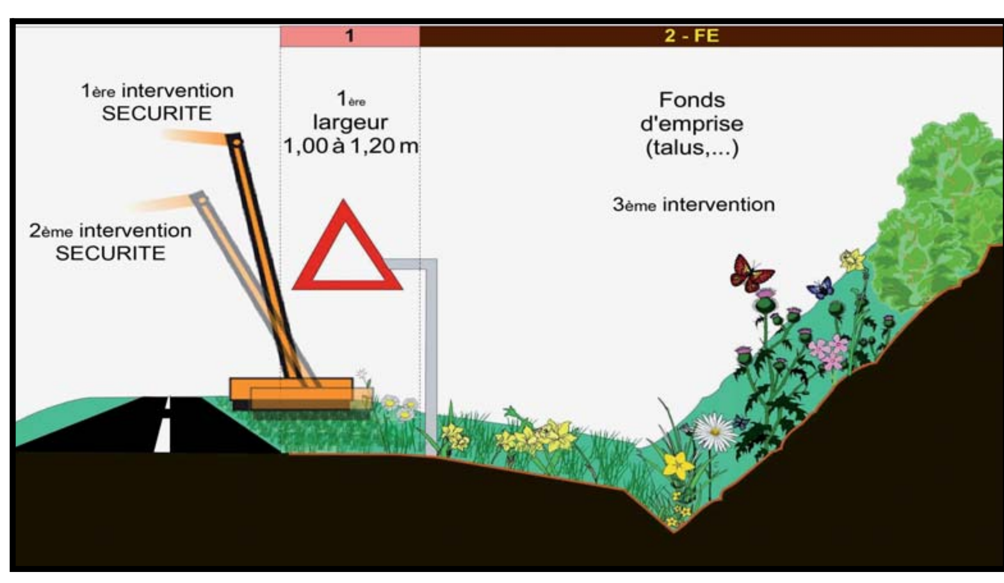


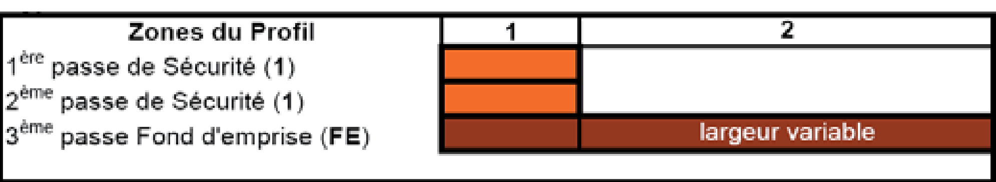
Photos illustrant les différents types de protections des batraciens : filets, glissières type moto et barrières canadiennes (déviation de Molsheim, 2007).

Notes personnelles

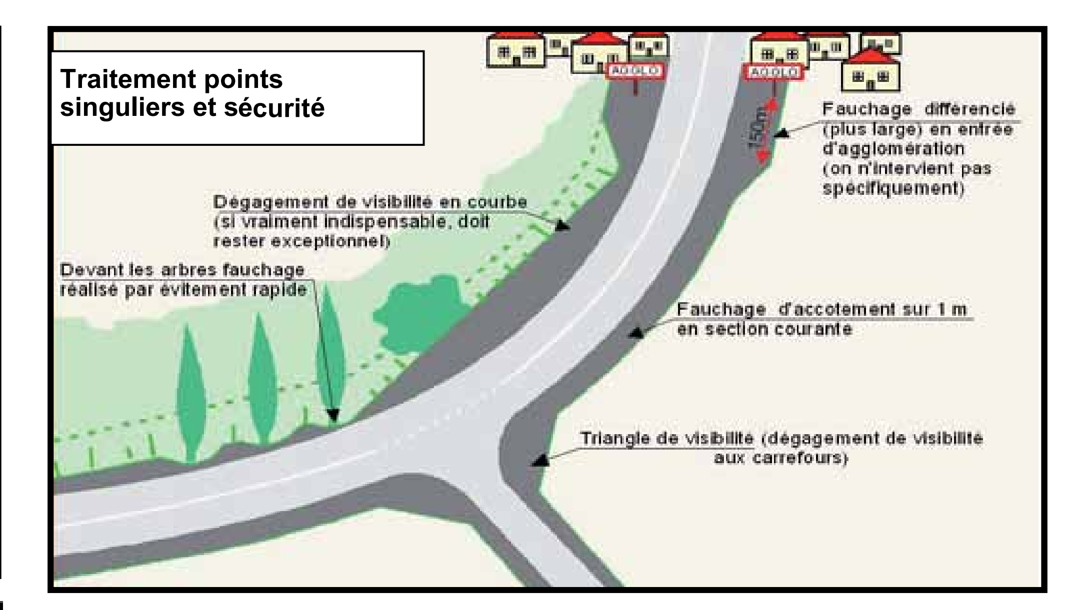
N° 3.5B

Réduction des pollutions dues au réaménagement paysager





Zones du Profil	1	2
1ère passe de Sécurité (1)		
2ème passe de Sécurité (1)		
3ème passe Fond d'emprise (FE)		largeur variable



Notes personnelles